Nr. 9. Kraków dnia 26 Lutego 1871 r. Rok II.

PRZEWODNIK EKONOMICZNY

Wychodzi raz na tydzień w Niedzielę. Prenumerata wynosi z przesyłką pocztową rocznie 6 Złr. w. a. półrocznie 3 Złr. w. a. Numer pojedynczy kosztuje 15 centów.
BIURO REDAKCYI i ADMINISTRACYI Ulica Grodzka Nr. 104 2 piętro. Listów niefrankowanych nie przyjmuje się.

Pismo poświęcone sprawom

rolnictwa, przemysłu, handlu i ubezpieczeń.

Przedpłatę i ogłoszenia (inseraty) przyjmują: Biuro Redakcyi, księgarnia Józefa Czecha w Krakowie i Bank galicyjski dla Handlu i Przemysłu. Od ogłoszeń (inseratów) płaci się po 5 centów od wiersza drobnego (petit) oprócz 30 cent. opłaty stemplowéj.
REKLAMACYE nieopieczętowane wolne od opłaty pocztowéj.
Manuskryptów nie zwraca się.

Wydawane staraniem Towarzystwa Gospodarczo-rolniczego Krakowskiego, Banku Galicyjskiego dla Handlu i Przemysłu i Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń Krakowskiego.

O drogach wicynalnych we Francyi.

IV.

O służbie drogowéj.

Ustawa w r. 1836 powierzając drogi wicynalne władzom administracyjnym, a mianowicie merowi i prefektowi dozwala im (w art. 11) mianować agentów drogowych. Taka była zasada organizacyi służby drogowéj wicynalnéj. Najlepszym nawet administratorom zbywać może i najczęściéj téż zbywa na wiadomościach specyalnych, technicznych, bez których ani plan należycie zrobionym, ani wykonanie dokładnie przeprowadzoném być nie może. Ustanowienie agentów drogowych zostawiono do woli prefekta, nie było bowiem funduszów, któremiby ustawa rozporządzać mogła, a narzucenie tak wielkiego ciężaru na departamenty ogólne wywołaćby musiało niezadowolenie. Potrzeba jednak ludzi specyalnie wykształconych coraz bardziéj czuć się dawała. Zrazu agenci drogowi używani byli głównie przy drogach wicynalnych wielkiéj komunikacyi, wszakże minister w instrukcyi z r. 1836 zaleca, ażeby merowie korzystali z ich rad przy drogach zwyczajnych.

Dziś agenci drogowi pod władzą prefekta tworzą w każdym departamencie odrębną administracyę drogową, mającą swe atrybucye, swój etat, hierarchię i awanse. W każdym departamencie znajduje się naczelny agent drogowy, do którego należy dyrekcya i nadzór cały służby drogowéj w departamencie. Pod jego dyrekcyą odbywają się wszelkie badania, projekty budowy i utrzymania dróg wicynalnych; ma on nadzór ogólny nad wszystkiém, co dotyczy wykonania robót i konserwacyi dróg. Do niego należy wyłącznie rachunkowość odnosząca się do dróg wielkich i średnich. On sporządza etaty rozkładu funduszów przeznaczonych corocznie na potrzeby wicynalne i wydaje stosowne polecenia co do dopełnienia wszystkich przepisów rachunkowości regulaminem wskazanéj.

Agent obowiązany jest sprawdzać osobiście stan dróg, objeżdżając przynajmniéj raz na miesiąc cały departament, oraz wypełniać wszystkie polecenia prefekta odnoszące się do jego służby. Agenci drogowi powiatowi, sporządzają pod kierunkiem naczelnego agenta projekty, kosztorysy, dozorują wykonania robót przy drogach wielkiéj i średniéj komunikacyi i prowadzą rachunki ich dotyczące; nadzorują nadto i kontrolują wszystkich agentów kantonowych, oraz kierują ich pracami.

Agenci drogowi kantonowi zawiadują wyłącznie drogami wicynalnemi zwyczajnemi pod władzą i kierunkiem naczelnych agentów powiatowych.

Oni robią projekty i kosztorysy pod nadzorem mera lub jego zastępcy, kontrolują użycie prestacyj w naturze, obecni są przy przysądzeniach robót, dozorują i przyjmują wykonywane roboty w obecności mera, adjunkta lub członka rady municypalnéj; udzielają nadto opinii swéj przy wytknięciu linii przecinających miasteczka i wsie, oraz względem pozwalania na budowę lub naprawę domów wzdłuż drogi położonych; pilnują wykonania postanowień prefekta w powyższych przedmiotach, poświadczają protokólarnie wykroczenia przeciw regulaminowi i wszelkie przewinienia w przedmiocie dróg wicynalnych. Nakoniec winni na każde wezwanie stawiać się w gminie.

Agenci drogowi lubo nie mają stopnia inżynierów, muszą być ludźmi teoretycznie i praktycznie wykształconemi, posiadać wszystkie wiadomości potrzebne do budowy dróg bitych i mostów — ulegają zatém ścisłym egzaminom przed przypuszczeniem do urzędu. Pensya naczelnych agentów drogowych wynosi od 3.000 w uboższych, do 6.000 franków w bogatszych departamentach. Agenci powiatowi pobierają od 1.800 do 2.400 franków, agenci kantonowi od 1.200 do 1.800 fr.. Z rocznika dróg wicynalnych (wrzesień 1868) dowiadujemy się, iż w całéj Francyi było agentów drogowych 3.164.

Inspektorowie specyalni wyznaczeni z pomiędzy urzędników lub znaczniejszych właścicieli mają zwierzchni nadzór nad robotami przy każdéj drodze wielkiéj komunikacyi. W przedmiocie tych dróg winni porozumieć się z agentami drogowemi i asystować przy przyjmowaniu materyału i robót.

Oprócz agentów drogowych istnieje jeszcze służba niższego rzędu, pracująca przy drogach wicynalnych, czuwająca nad ich konserwacyą. Są to dróżnicy podzieleni na trzy klasy, odpowiadające trzem klasom dróg wicynalnych. Liczba ich w roku 1868 wynosiła:

a) przy drogach głównych . . . . 18.907.
b) „ „ średnich . . . . 9.580.
c) „ „ małych . . . . 12.548.
Razem 41.035.

Ogólny stan dróg wicynalnych we Francyi podług urzędowych dokumentów w r. 1867 był następujący:

Dróg wicynalnych było:
głównych 74.771 kilometrów (10.077 mil geogr.);
średnich 54.065 „ (7.286 „ „)
małych 112.636 „ (15.180 „ „)
Razem 241.472 kilometrów (32.543 mil geogr.).

Jeden z ludzi najwięcéj zasłużonych w kwestyi dróg wicynalnych były członek rady stanu i sekretarz generalny w ministerstwie spraw wewnętrznych, Herman, w dziele swojém: *Traité pratique de voirie vicinale*, wydaném w Paryżu w r. 1854 (najlepsza w tym przedmiocie książka) powiada:

„Przed 20 jeszcze laty większa część naszych gmin wiejskich w złéj porze roku tylko dla pieszych dostępną była. Prace około roli doznawały trudnych do przezwyciężenia przeszkód; nawozy w pola, produkty do miast z wielkim trudem i użyciem podwójnych zaprzęgów w połowie zaledwo ładunku, wywożono. Były całe kantony, w których tylko wierzchem i nie bez trudności podróżowano.... Dziś, tj. w roku 1854, (mówi daléj Herman), nie ma ani jednego kantonu we Francyi nieprzeciętego jedną, lub kilkoma nawet drogami wicynalnemi wielkiéj komunikacyi; ani jednéj gminy, któraby nie była połączoną z drogami cesarskiemi, departamentowemi lub wicynalnemi wielkiéj komunikacyi. Skutkiem tego koszta przewozu obniżyły się znacznie, często niżéj połowy kosztów dawniejszych. Otworzenie nowych targowisk podniosło cenę dzierżawną, tém samém i wartość ziemi. W okolicach, do których dawniéj wózek dostać się nie mógł, dziś krążą omnibusy parokonne. Ustawa z r. 1836 potrafiła dokonać tych cudów w ciągu lat kilkunastu; ale też zapominać nie należy, że usiłowania administracyi centralnéj, wspierane gorliwością urzędów miejscowych, znalazły we wszystkich departamentach i gminach ludność umiejącą ocenić bezpośrednie pożytki wynikające z ulepszonéj komunikacyi; ludność gotową i tém chętniejszą do ofiar, że w jéj oczach i na jéj gruncie ku wspólnéj obracane były korzyści. Gorliwość urzędników, rad wyborczych i ludności nie osłabła bynajmniéj i w latach następnych. Służba drogowa, złożona z ludzi technicznie wykształconych, wykonywała roboty lepiéj, dokładniéj i taniéj. W początkach zajęto się głównie drogami wielkiéj komunikacyi. Drogi małéj komunikacyi, właściwe gminne, stosunkowo zaniedbano. Zaradziła i temu ustawa z r. 1868, przeznaczając 840 milionów fr. na drogi tego rodzaju, które w ciągu lat 10 na rozległości 142.000 kil. (około 19.000 mil g.) wykończone być miały. Na ten cel skarb udzielił zasiłek gminom w sumie 100 milionów, otworzył nadto dla nich pożyczkę do wysokości 200 milionów pod bardzo dogodnemi warunkami; resztę dostarczyć miały departamenta i gminy. I tu się okazała gorliwość gmin i departamentów w wynalezieniu środków celowi odpowiednich. Departamenta już w r. 1869 uchwaliły 100 mil. franków zasiłków dla gmin; niemniejszą prawie sumę podpisały gminy same w darach i ofiarach.

W ciągu lat 30 od daty ogłoszenia ustawy z roku 1836 ogół wydatków na drogi wicynalne we Francyi wynosił sumę 2.258,400.000 fr.. W sumie téj prestacye obliczone na pieniądze wynoszą 1.110,600.000 fr.. Dodatki do podatków, gminne i departamentowe, zasiłki skarbu itd. 1.147,800.000 fr.. Budżet wicynalny w latach od 1837 do 1841 wynosił przeciętnie na rok niespełna 49 mil fr.; w roku 1865 wzrósł do 121.763.000 franków. Wzrost ten pochodził już to z nowych ciężarów, które gminy i departamenta nakładały na siebie, już to z wyższéj stopie zamiany prestacyi na pieniądze. Stopa ta, odpowiadając rzeczywistéj wartości robocizny, wzrasta w cenie w miarę zwiększenia się wartości dnia roboczego.

Patrząc na ogrom kosztów, na dwa przeszło miliardy franków wydane na drogi wicynalne we Francyi w ciągu lat 30 — nie jednemu z czytających przyjdzie na myśl, że tylko kraj tak bogaty (jak do niedawna jeszcze była Francya), może się zdobyć na takie niezmierne wydatki, że można to podziwiać, ale krajowi ubogiemu jak nasz, marzyć nawet o czémś podobném nie wolno.

Odpowiemy na to, że gdyby we Francyi po ogłoszeniu ustawy z r. 1836 przepowiadał ktoś, że budżet na drogi wicynalne w r. 1865 wynosić będzie 121 mil. i że pomimo to skarb państwa, departamenty i gminy przyjmą chętnie nową ustawę pociągającą za sobą wydatek nadzwyczajny 500 mil. na lat 10, czyli 50 mil. corocznie, że tym wszystkim ciężarom podołać potrafią — wywołałby pewnie uśmiech politowania. Dziś to co zdawało się utopią, stało się rzeczywistością, środki się znalazły; a użyte umiejętnie pod kierunkiem znawców, pod kontrolą ciał wyborczych — które same wotują fundusze i troskliwie użycia takowych przestrzegają — obdarzyły Francyę siecią komunikacyi, jakiéj inne kraje zazdrościć jéj mogą. Ludność cała zrozumiała, że drogi są potrzebne dla wszystkich, że nawet nieodbywający nigdy w życiu podróży odnosi niemniéj korzyści z ułatwionéj komunikacyi; bo zmniejszenie kosztów transportu wszystkiego co ma do sprzedania i wszystkiego co mu kupić potrzeba, zysk mu przynosi.

Miliardy są zastraszające, nie idzie więc zatém, ażeby w Galicyi naprzykład zrobić plan od razu na miliony obliczony, ale postawić zasadę odpowiednią środkom, odpowiednią zwyczajom miejscowym; zasadę jednak tego rodzaju, któraby co rok zmienianą nie była, ale rozwijać się mogła jak ustawa z r. 1836 we Francyi. W ustawie drogowéj zakreślić należy plan ogólny na przyszłość, i plan ten stopniowo urzeczywistniać. Jeżeli myt drogowych od razu znieść niepodobna, to przynajmniéj już nadal nie mnożyć rogatek, które obok wielkiéj straty czasu, służą do eksploatowania podróżnych, a zazwyczaj niewiele czystego na drogi dają dochodu.

W kraju, jak Francya, gdzie rachunkowość prowadzą wzorowo, gdzie kontrola jest tak ścisła, a kontrolę tę nie tylko urzędy publiczne, ale i opodatkowani przez swych reprezentantów wykonywują; w kraju tym każdy grosz gotówką zapłacony, każdy dzień w naturze odrobiony znajduje się w ogólnym rachunku, z czego po końcu roku powstają miliony.

W biednym naszym kraju, gdybyśmy mieli możność obliczenia całéj bezkorzystnie zmarnowanéj roboty na drogach gminnych, gdybyśmy do tego dodali wszystkie wydatki, jakie corocznie ponosimy w stracie pracy człowieka i siły pociągowéj, w wozach i uprzęży, w stracie czasu, którego dziś prawie w rachunek się nie bierze; gdybyśmy to wszystko tak ściśle obliczali, jak obliczają centymy i prestacye drogowe we Francyi — doszlibyśmy do sum stosunkowo bardziéj jeszcze przerażających. Na nieszczęście te sumy marnowane corocznie, żadnego śladu po sobie nie zostawiają, gdy tymczasem użyte umiejętnie wydałyby też same owoce, ja-

kie widzimy we Francyi; owoce, których nawet barbarzyńska wojna zniszczyć nie potrafi.

Niech mi na zakończenie wolno będzie powtórzyć słowa przy rozbiorze ustawy drogowéj badeńskiéj wypowiedziane: „dopóki drogi wicynalne w Galicyi pozostaną w tym stanie, w jakim się obecnie znajdują, lud nasz wiejski, pomimo wszelkich na innėm polu usiłowań nie zdoła się podźwignąć z moralnego i intelektualnego upadku, a kraj nasz przeważnie rolniczy ze swojéj nędzy.“

Przenoszenie (transmissya) sił i ruchu za pomocą lin drucianych.

W ostatnich czasach rozpowszechniło się bardzo w krajach przemysłowych przenoszenie sił i ruchu za pomocą lin drucianych, i żałować należy, że u nas tak mało jest znaném i zastosowaném. Ileż to sił wodnych, ginących marnie, dałoby się spożytkować w rozmaitych celach ekonomicznych, ileż to rozmaitych fabryk i zakładów przemysłowych mogłoby istnieć i kwitnąć, o których dzisiaj nikt nie marzy z powodu kosztowności sił potrzebnych do poruszania mechanizmu!

Zakres i rozmiary Przewodnika Ekonomicznego, nie pozwalają mi tego przedmiotu specyalnie w nim wyłożyć, będę się starał przedstawić rzecz krótko i przystępnie.

W celu wytworzenia siły jednego konia, chociażby nawet przez najlepsze dotąd znane machiny parowe, potrzeba spalić około półtora centnara węgla, co (przyjmując 300 dni roboczych) w roku uczyni 450 centn. węgla. Że zaś jeden centnar dobrego węgla, lub odpowiednia mu ilość innego paliwa kosztuje u nas około 60 centów, zatém siłę jednego konia co najmniéj na 250—300 złr. liczyć trzeba.

Tymczasem siłę potrzebną dla fabryk i machin nierównie taniéj uzyskać można, mając ją w wielu okolicach pod ręką. Mnóstwo rzek i strumieni mają siły wielu tysięcy koni, a siły te marnieją bezpożytecznie, giną bez użytku dla tego, że znajdują się w miejscach niedostępnych.

Praktyczniejsze i bieglejsze w przemyśle narody potrafiły ująć te dzikie siły przyrody i przenosić je z miejsc niedostępnych do swych fabrycznych zakładów. Użyto w tym celu lin ukręconych z drutu. Pierwsza zasługa zastosowania lin drucianych należy się mechanikowi niemieckiemu Albertsowi, który je zaprowadził w kopalniach Harcu, ztamtąd przeszły do Anglii, a następnie rozeszły się po wszystkich krajach przemysłowych.

Zastosowanie lin drucianych bywa rozmaite; głównie w kopalniach, gdzie niekiedy używają się w bardzo znacznéj głębokości, jak np. w Ćwikowie w Saksonii, gdzie sięgają do 1.000 metrów w głąb; daléj w żegludze jako stałe liny; na kolejach do przeprowadzania pociągów po znacznych pochyłościach, do telegrafów podmorskich; do wyciągania ciężarów; do mostów wiszących zamiast łańcuchów, do holowania statków, a nakoniec do przenoszenia sił na wielkie odległości, o czém głównie zamierzyliśmy mówić.

Grubość lin używanych w tym ostatnim celu miewa od $\frac{1}{4}$ do 1 cala średnicy. Pierwsze przenoszenie sił i ruchu za pośrednictwem lin drucianych zaprowadził Hirn w r. 1850, a od tego czasu sposób ten niezmiernie się upowszechnił. Jest to najtańszy środek przenoszenia siły poruszającéj na mniejsze lub większe odległości bez znacznéj straty siły; ubytek jéj bowiem nie wynosi więcéj jak $\frac{1}{3}\%$ na każde 100 stóp odległości kręgów, na których liny się przesuwają. Średnica tych kręgów i ilość obrotów wału poruszającego, powinny być tak obliczone, ażeby przy przenoszeniu małych sił, hyżość liny wynosiła na sekundę 20—30 stóp; przy przenoszeniu znaczniejszych sił hyżość bywa większą, dochodzi bowiem do 80 stóp na sekundę.

Kręgi, po których biegnie lina, powinny być umieszczone na jednéj linii i na jednéj płaszczyźnie, ażeby nie stały wichrowato przeciw sobie; bo od tego, jako też od dokładnego wyrobienia kręgów zależy jedynie spokojny ruch transmissyi. Wcięcia w obrębie kręgów mogą być tylko dwa razy tak głębokie, jak lina gruba; a jeśli kręgi są zupełnie okrągłe i dobrze osadzone, lina nigdy z nich nie wyskoczy. Wcięcie powinno być dokładnie wytoczone i nie potrzebuje wcale wysłania; w razie gdyby ktoś życzył sobie koniecznie wysłania wcięcia, można do tego użyć drzewa wierzbowego lub topolowego, ale takowe daje się na sztorc i napawa dobrze olejem lnianym. Końce liny łączą się z sobą w ten sam sposób jak liny konopne, tj. przez rozplecenie końców na trzy stopy, wycięcie środkowych drutów (duszy) i splecenie obwodowych.

Koszta urządzenia transmissyi, tj. liny, wały, kręgi, panewki itp. wynoszą na stopę odległości 50—80 centów (3 do 5 złr. na sążeń).

Najmniejsza odległość dla przenoszenia ruchu i siły linami drucianemi powinna wynosić według doświadczeń dotąd zrobionych 50 stóp; mniejsze siły można przy wielkiéj średnicy kręgów przenieść na stóp czterdzieści. Przenosząc na wielkie odległości używa się dubeltowych, tj. o kręgach podwójnie wciętych, oddalonych od siebie o 300—400 stóp, ażeby długość każdéj osobnéj liny nie przenosiła 600—800 stóp. Obniżanie się lin *(Durchsenkung)* niechaj wynosi w górze (na kręgach) $1\frac{1}{2}$ stopy — w dole (pod kręgami) 3 stopy na każde 100 stóp odległości pomiędzy kręgami.

Lina druciana przy nieustającym ruchu może wytrzymać dwa do trzech lat; jeżeliby rychléj uległa zniszczeniu, pochodzić to może ze złego obrachowania lub wadliwego ustawienia przyrządu; gdy się ściśle trzyma prawideł wymaganych przy urządzeniu, lina niezawodnie długo wytrzyma, należy ją tylko od czasu do czasu napawać olejem lnianym, ażeby ją uchronić od rdzy.

Ceny lin drucianych, wyrabianych w fabryce Fellten et Guillaume w Kolonii, są następne:

Średnica w milimetrach	liny	6,	8,	10,	13,	15,	18,	20.
	drutu	0·9,	0·9,	1·1,	1·1,	1·5,	1·8,	1·8.
Sr. groszy za stopę		1,	$1\frac{1}{2}$,	2,	$2\frac{1}{4}$,	$2\frac{3}{4}$,	3,	$3\frac{3}{4}$.

Jakie siły i na jaką odległość przenieść można, widzimy z następujących przykładów: W Emmedingen przeniesiono liną drucianą na 13 milimetrów grubą siłę 12 koni na odległość 180 stóp. Kręgi linowe mają $3\frac{3}{4}$ metra średnicy; hyżość 48 stóp na sekundę; trwałość liny wynosi tutaj półtrzecia roku.

Transmissya w Oberursal przenosi siłę 100 koni (z utratą 8% téjże siły) na 3.200 stóp, w ośmiu oddziałach po 400 stóp. Lina, złożona z 36 drutów, ma 17 milimetrów grubości; kręgi mają średnicy $3\frac{3}{4}$ metra, a każdy waży 25 centnarów cłowych; hyżość 70 stóp na sekundę.

W Szaffuzie przeniesiono siłę 480 koni na odległość 1.530 stóp liną drucianą mającą 27 milimetrów średnicy i splecioną z 8 warkoczy, z których każdy składa się z 10 drutów; kręgi mają 4·71 średnicy i przy 80 do 100 obrotów w minucie, hyżość liny wynosi 86 stóp na sekundę.

W Galicyi jednę tylko znam transmissyę tego rodzaju, znajdującą się w Okocimie, o 8 mil od Krakowa, pod Brzeskiem. Browar tamtejszy ma do obsługi machinę parową; otóż część siły jéj przeniesiono za pośrednictwem lin drucianych po nad ogród i nad gościniec, na odległość przeszło stu sążni; siłą tą porusza się tartak, oraz przyrząd do pompowania wody.

W interesie ogólnéj pomyślności należałoby upowszechnić zastosowanie transmissyi sił wodnych za pomocą lin drucianych; przenosić z miejsc niedostępnych siły i ruch w miejsca, gdzieby korzystnie użytemi być mogły. Tym sposobem zużytkowane siły ginące dziś marnie, ułatwiłyby powstanie różnorodnych zakładów fabrycznych. W takim razie mnóstwo ludzi znalazłoby zatrudnienie, całe okolice (nie mówiąc już o oszczędzoném paliwie) zyskałyby na tém, a kraj posunąłby się znacznie na drodze dobrobytu. *W. Kołodziejski.*

Banki austryackie.

Z końcem roku 1869 istniało w monarchii austryacko-węgierskiéj 83 samoistnych banków. Z liczby téj przypadało na kraje położone z téj strony Litawy 46 banków, a 37 na kraje należące do korony węgierskiéj.

Z pomiędzy pierwszych znajdowało się:

W Niższéj Austryi (w Wiedniu) . . . . banków 23.
W Czechach (w Pradze, Królowym Grodzie i Warnsdorfie) . . . . „ 7.
W Galicyi (we Lwowie i Krakowie) . . „ 5.
W Wyższéj Austryi (w Lincu) . . . . „ 2.
W Morawach (w Bernie) . . . . . . „ 2.
W Szląsku (w Bielsku i Opawie) . . . „ 2.
W Styryi (w Gradcu) . . . . „ 2.
W Istryi (w Tryeście) . . . . „ 2.

W krajach należących do korony śgo Szczepana było:

W Węgrzech właściwych (w Peszcie, Debreczynie, Preszburgu, Aradzie, Preszowie, Pięciukościołach (Fünfkirchen), Lewoczy, Koszycach, Wielkiéj Kaniszy, w Wielkim Waraždynie, Nowym Sadzie, Raabie, Segiedynie, Temeszwarze, w S. A. Ujhelly, w Ungwarze i Werczecu) . . . . banków 32.
W Siedmiogrodzie (w Kołozwarze, Kronsztadzie i Marosz-Vasarhely) . . . . „ 3.
W Kroacyi i Słowenii (w Zagrzebiu i Osieku (Esseg)) . . . . „ 2.

Z krajów austryackich nie posiadają wcale banków: Kraina, Karyntya, Salcburg, Tyrol, Dalmacya i Bukowina. Z węgierskich: Pogranicze Wojskowe, a potrzeby kredytu w tych prowincyach zaspakajają filie banku narodowego austryackiego i innych instytutów kredytowych.

Najstarszym z instytutów bankowych austryackich jest Bank narodowy, założony w roku 1817, po nim idą: Zakład eskontowy niższoaustryacki *(Niederösterreichische Escompte-Anstalt)*, powstały w r. 1853; Zakład kredytowy dla handlu i rzemiosł *(Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe)*, utworzony 1856 r.; Bank komercyalny tryesteński (1859); Bank eskontowy morawski (1862); anglo-austryacki (1863). W roku 1864 powstały Bank kredytowy ziemski *(Österr. Boden-Credit-Anstalt)*; Bank obrotowy *(Verkehrsbank)*; Towarzystwo eskontowe warnsdorfskie i Bank eskontowy styryjski. W roku 1867 Galicyjski Bank hipoteczny. Wszystkie inne banki cislitawskie powstały w latach 1868 i 1869, mianowicie w pierwszym siedm, w drugim dwadzieścia pięć.

Z węgierskich najdawniejszym jest Bank handlowy węgierski, założony w r. 1842; po nim następuje Bank kredytowy siedmiogrodzki (1865); daléj Pierwszy Węgierski Bank dla rzemiosł *(Erste ungar. Gewerbe-Bank)*. W roku 1867 powstało w krajach węgierskich cztéry nowe banki; w roku 1868 utworzono ich ośm, a w następnym szesnaście. Tak więc rok 1868 przysporzył monarchii austryacko-węgierskiéj piętnaście nowych instytucyj bankowych, rok zaś 1869 aż czterdzieści jeden.

Z pomiędzy banków cislitawskich największy kapitał wpłacony posiadał Bank Narodowy, kapitał ten wynosił 90,000.000 złr.; po nim Zakład Kredytowy dla handlu i rzemiosł 50 mil. (zwrócono akcyj 10 milionów, pozostało 40 mil.); daléj idą: Anglo-Austryacki 12 mil.; Bank Kredytowy Ziemski 9 mil.; Niższo-Austryackie Towarzystwo Eskontowe 7 mil.; Franko-Austryacki 6 mil.. Od 4—5 mil. złr. kapitału wpłaconego miały dwa banki: Austro-Egipski i Bank Wiedeński. Po 4 miliony złr.: Bank Dyskontowy Austryacko-Niderlandzki, Bank Zjednoczony *(Vereins-Bank)*, Bank Ludowy *(Volks-Bank)* i Austryacko-Oryentalny w Tryeście. Siedm banków miało od trzech do czterech milionów złr. kapitału wpłaconego. Pięć banków posiadało go od dwóch do trzech milionów złr.. Ośm od miliona do dwóch milionów. Reszta nie dochodziła miliona.

Wyciąg z protokółów posiedzeń komitetu Towarzystwa rolniczego krakowskiego.

Dnia 3 stycznia 1871. Wice-prezes p. Paszkowski w imieniu kuratoryi zdaje sprawę z egzaminów ścisłych półrocznych, w szkole rolniczéj czernichowskiéj, które odbyły się przed świętami Bożego Narodzenia i wykazały rezultat zadawalniający.

Dr. Dunajewski odczytuje przygotowaną przez siebie odpowiedź ministerstwu rolnictwa w przedmiocie propozycyi izby handlowéj egierskiéj utworzenia przy izbach handlowych sekcyj rolniczych, z gruntownèm uzasadnieniem nieprzychylenia się do téj propozycyi. — Komitet przyjmuje referat ten bez zmiany jako wyraz swéj opinii, i przesłanie go ministerstwu uchwala.

Projekt rządowy do ustawy mającéj na celu ochronę bydła od zaraźliwych chorób (z wyłączeniem księgosuszu) powierzono do przedwstępnego zbadania komisyi złożonéj z członków komitetu Szumańczowskiego, Badeniego i Popiela.

Przyjęto z wdzięcznością do wiadomości, iż prezydyum rady powiatowéj krakowskiéj udzieliło szkole rolniczéj czernichowskiéj darem zbiór dziełek pożytecznych wydanych staraniem zasłużonego ziomka naszego, p. Karola Forstera w Berlinie, a nadesłanych przez niego do bezpłatnego rozdania szkołom, mianowicie ludowym.

Sprawozdania o szkodach zrządzonych przez owady, nadesłane przez wydziały rad powiatowych: brzeskiéj, samborskiéj i kolbuszowskiéj, przekazano komisyi entomologicznéj.

Dnia 17 stycznia 1871. Z powodu wezwania starostwa powiatowego krakowskiego do przełożonego obszaru dworskiego w Czernichowie, o współudział w ustaleniu i zalesieniu wydmy piaszczystéj pod lasem czernichowskim; które to wezwanie z poparciem z swéj strony udzielił komitetowi do wiadomości wydział rady powiatowéj krakowskiéj, uchwalono objaśnić, iż wydma ta

nietylko nie jest własnością zakładu szkolnego, ale nawet nie należy do gminy czernichowskiéj. Jeżeliby jednakże gmina Czernichówek, która jest własnością téj wydmy, nakłonioną została do podjęcia wzmiankowanych robót swym nakładem, natedy dyrekcya szkoły na wezwanie komitetu chętnie przyjdzie jéj w pomoc radą i naukowym kierunkiem.

Na zaproszenie towarzystwa gospodarczego galicyjskiego mianowano członków honorowych: Kornela Krzeczunowicza i Seweryna Korzelińskiego delegatami towarzystwa krakowskiego na ogólném zgromadzeniu we Lwowie w dniu 7 i nast. lutego r. b..

Uwagi prof. dra Kozubowskiego nad projektem rządowym do ustawy pszczelniczéj, przekazano członkowi komitetu p. Starowiejskiemu jako materyał do odpowiedzi mającéj być udzieloną namiestnictwu.

Na ogólne zgromadzenie towarzystwa rolniczego szląskiego w Opawie delegowano członka towarzystwa Józefa bar. Bauma i Leonarda Wężyka, z prośbą, aby mianowicie zwrócili swoją uwagę na kwestyę wystawy bialskiéj i utworzenie sekcyj rolniczych przy izbach handlowych, w skutek projektu izby egierskiéj.

Dr. Weigel, wywiązując się z przyjętego obowiązku bliższego rozpatrzenia się w kwestyi odmownego orzeczenia ministerstwa obrony krajowéj, co do przyznania uczniom szkoły czernichowskiéj korzyści służby jednorocznych ochotników, bez złożenia osobnego egzaminu wstępnego — oznajmia, iż gdy pomieniony reskrypt ministeryalny opiera się na wyraźném brzmieniu ustawy; dopóki przeto nie wyjedna się pod tym względem zmiany na drodze ustawodawczéj, żadnego skutecznego kroku na korzyść uczniów czernichowskich uczynić się nie da.

Tenże objaśnia, iż w przedmiocie obniżenia taryf przewozowych na kolejach żelaznych ma się odbyć ankieta w lutym r. b., na któréj wzięte będą tak artykuły handlu w ściślejszém znaczeniu, jako też płody surowe i rolnicze; że zatém powinnoby wystarczyć upoważnienie delegata krajowego przy téj ankiecie, aby również zwrócił uwagę na taryfę opłat od przewozu płodów rolniczych, i wyszczególnienie do których mianowicie pozycyj odnoszą się życzenia o obniżenie ze strony towarzystwa rolniczego. Dla naradzenia się nad tym przedmiotem komitet wyznacza komisyę złożoną z dra Weigla, Jul. Kirchmayera i Langiego.

Dalszy przedmiot narad komitetu stanowiło ułożenie niektórych punktów programu ogólnego zgromadzenia.

Zapatrywanie się Niemców na stosunki ekonomiczne W. Ks. Poznańskiego.

Niezbyt dawno jedno z pism berlińskich *(Berliner Börse)* zamieściło korespondencyę, obejmującą ciekawe szczegóły o stosunkach ekonomicznych W. Ks. Poznańskiego, tém ciekawsze, iż uwagi te zamieścił Niemiec zapatrujący się na tę część Polski ze stanowiska niemieckiego, którą właśnie z tego powodu tu zamieszczamy w skróceniu.

„Poznańskie, pisze on, zajmuje w sąsiednich Niemcom prowincyach pruskiéj korony ważne stanowisko, a chociaż tu jeszcze wiele pozostaje do życzenia, żyje się jednak lepiéj może aniżeli w innych prowincyach. Rolnictwo i przemysł nie znajdują się w tak złym stanie, jakby ktoś z powierzchowności mógł wnosić, wyszukując troskliwie resztek tak zwanego „polskiego gospodarstwa“, jakie gdzieniegdzie jeszcze spotykać można. Wprawdzie po małych miasteczkach i wsiach odleglejszych od miast większych można napotkać zabytki dawniejszego nieporządku, jak np. podziurawione dachy gątowe i strzechy, poprzewracane płoty, w pół nagie dzieci, chude konie i bydło, swobodnie biegające świnie i pijanych chłopów, lecz „gospodarstwo polskie“ z każdym rokiem bardziéj niknie.

„Co się tyczy pijaństwa, stanowiącego wadę chłopów polskich, zaprowadzona przez duchowieństwo wstrzemięźliwość, zbawienny wpływ wywarła. Lud wiejski pije wprawdzie jakąś obrzydłą miksturę, jaką tu szynkarze pod nazwiskiem wina sprzedają, zawierającą pewien procent okowity kartoflanéj; wszelako zebrane daty okazują znaczne zmniejszenie spożycia spirytusu, a każdy musi przyznać, że prowincya poznańska znacznie podniosła się tak pod względem gospodarności jak i moralności.

„Dziwna zaiste rzecz, że Polak zazwyczaj nieoględny i rozrzutny, jak tylko zacznie zyskiwać na gospodarstwie wiejskiém, lub na jakim przemyśle, natychmiast z marnotrawcy staje się niemal skąpcem, a prawie wszędzie w Poznańskiém spostrzegać się daje pomiędzy włościanami staranie o dojście do dobrego bytu i spółubieganie się o lepszą na polu gospodarstwa, zwłaszcza też z niemieckiemi osadnikami. Zarówno chłop polski, jak właściciel wielkich dóbr, jednako zachowuje się w stosunkach z Niemcami; powierzchownie żyją z niemi grzecznie, lecz nigdy serdecznie. Pod względem postępowego gospodarstwa uczą się wprawdzie Polacy nie jednéj rzeczy od Niemców, ale za to umieją wszystko daleko lepiéj zastosować w praktyce, a w ekonomii i w umiejętności robienia nakładów przewyższają Niemców. Tegoczesny rolnik niemiecki mniema, że będzie miał wszelkie zyski, jeśli tylko, choćby przez największe nakłady, zwiększy plony, ale nie zważa na to, że plon go czasem zawiedzie, a nawet jeśli się uda, poczynione nakłady pochłoną czysty dochód; Polak przeciwnie, tam tylko, gdzie jest z góry pewnym zysku, nie żałuje nakładu, ale robi go oględnie i oblicza z góry czysty dochód.

„Po miasteczkach Polaków w przemyśle przewyższają Niemcy, z powodu że mu się dawniéj oddają i śledzą pilnie wszelki postęp w nim się objawiający.

„W Poznańskiém chociaż czysty dochód wzięty w przecięciu z morga powierzchni przynosi tylko 22 sgr., z roli zaś 26 sgr. według obliczeń podatku gruntowego (gdy w Saksomii pruskiéj aż do 62 i 80 dochodzi), mimo to produkcya jest w korzystnych warunkach, jak to dowodzi mnóstwo płodów ztąd wywożonych. Na głowę mieszkańca wypada 4 morgi roli, przynoszących po zaspokojeniu wszelkich potrzeb czystego ziarna $2^2/_3$ centnara na głowę. Zatém przewyżka zboża w Poznańskiém wynosi przeszło 4 miliony centnarów ziarna, wartości przecięciowéj 9 milionów talarów; wprawdzie ziarno w części lekkie, ale w części doborowe i pewne. Ludność prowincyi (2.880 na milę kw.) nie jest w stanie spożyć tyle zboża, gdy tymczasem w urodzajnych prowincyach nadreńskich ludność jest dwa i trzy razy gęściejszą, a przeto o tyle więcéj potrzebuje. Nadto Poznańskie wywozi 60.000 centn. wełny, wartości $1^1/_2$ mil. tal.; okowity $^3/_4$ mil. garncy, wartości 400.000 tal.; nieco chmielu, konopi i lnu. Chów i tuczenie świń wyprowadzanych do samego Szląska ocenić można na $^3/_4$ mil. tal.; doliczywszy dochód z lasów, wywóz płodów gospodarskich na 12 mil. tal. lekko ocenić można. Jedno jeszcze w Poznańskiém zostaje do zrobienia, to jest zaszczepienie pomiędzy ludnością zamiłowania do ubezpieczeń. Polak nawet zamożniejszy zaledwie zabezpiecza się od pożaru, ale nie myśli ubezpieczyć plonów od gradobicia, ani ruchomości, ani, co najgłówniejsza, nie ubezpiecza się na życie. Spuszczanie się na Opatrzność, zaufanie w Opiece Bożéj jest tu głęboko zakorzenione; pobożnisie tutejsi uważają niejako za występek przeciwko Bogu, ubezpieczać się od szkód

elementarnych, przez Opatrzność jako karę zsyłanych. Z tego powodu sprawa ubezpieczeń tak nędznie stoi w Poznańskiém."

Rozmaite wiadomości.

Handel trzodą w Węgrzech w r. 1870. Wywieziono w r. z. z Węgier 550.567 świń: z tych do Wiednia 248.580; do Wyższych Węgier 23.679; do Pragi 25.122; do Niemiec przez Bodenbach 8.226. Wartość wywiezionéj trzody wynosiła 31.235.000 złr. (w r. 1869 tylko 20 mil. złr.) a doliczywszy kukurudzę użytą do jéj karmienia (1.200.000 cent. cł.) na 4.150.800 wyniesie razem złr. 35.385.000. Przewóz trzody stanowi nie mały dochód dla kolei żelaznych: w roku zeszłym zapłacono za transport świń do Bodenbachu 2 miliony złr., do przewiezienia ich użyto 7.840 wagonów. Handel trzodą był bardzo ożywionym, osobliwie zaś handlarze wiedeńscy zyskiwali dużo. Średnia cena żywych świń wynosiła za funt $27\frac{1}{4}$ c. (w 1869 r. $27\frac{7}{10}$). Mięso sprzedawano po 26 cent., trzodę wywozową płacono po 30 złreń. za centnar. Spisy statystyczne wykazały, iż w Węgrzech właściwych znajdowało się w r. 1870 świń 3.071,480, nie licząc trzody chlewnéj z Kroacyi, Słowenii i Pogranicza, zkąd sprawozdania jeszcze nie nadeszły. W Siedmiogrodzie w r. 1870 było świń półmiliona.

Zbiory nasion w Europie w r. 1870. Rośliny pastewne w monarchii austryackiéj dały zbiór średni; w Anglii przy sprzyjającéj pogodzie zbiór był w przecięciu dobry; znaczne zakupy popędziły ceny w górę. W Niemczech żniwa średnie, ceny umiarkowane; we Francyi, w prowincyach nieopanowanych przez Prusaków zbiory, zadawalniające, ceny jednakże skutkiem spustoszeń wyższe aniżeli w roku zeszłym. We Włoszech zbiór zły, ceny nadzwyczaj wysokie. Zbiór koniczyny oddawna nie był tak lichy zarówno pod względem jakości i ilości, jak w roku zeszłym. Susza panująca w początkach lipca, wypaliła koniczyny; a następne ulewy do reszty ją zniszczyły. Gatunki buraków wszelkiego rodzaju ucierpiały również od słot, a skutkiem tego ceny nasienia buraków cukrowych poszły nadzwyczaj w górę. Ogromna potrzeba połączona z małemi zapasami najbardziéj się przyczyniły do podniesienia cen. Z nasion drzewnych sosny, jodły i akacye, wydały zbiór najgorszy; modrzewie i świerki średnie zbiory; liściaste drzewa dostarczyły obficie nasion. Warzywa i rośliny przemysłowe, także w skutku nieprzyjaznego stanu pogody, wydały bardzo skąpe zbiory, mianowicie też najgorszy zbiór wypadł we wszystkich rodzajach roślin kapuścianych.

Stowarzyszenia. Pod firmą „Bank centralny stowarzyszeń", tworzy się za podnietą Banku kredytowego w Berlinie, nowa instytucya bankowa, mająca głównie zajmować się dyskontowaniem weksli połączonych stowarzyszeń zaliczkowych.

Wywóz zboża z Odessy w r. 1870 wynosił 8.487.500 korcy; w jednym tylko roku 1853 wywóz zbliżał się do téj ilości, wywieziono bowiem wówczas 6.538.000 korcy.

Połów bursztynu w ubiegłym roku doszedł na wybrzeżach Pomorza do 1.710 centnarów; oszacowano go na 700,000 talarów; funt przecięciowo wypada 4 tal. i 3 sgr.

Stan lasów we Francyi. Powierzchnia Francyi wynosi 10.034 mil kwadr. a wśród niéj lasy zajmują przestrzeni 8.821.800 hektarów, czyli 35.287.190 morgów pr., czyli $\frac{1}{16}$ część całego kraju. Między temi: a) lasy skarbowe zajmuję 1.100.187 hekt. = 4.400.704 morgów, z których 596.313 lasów wysokopiennych, a 498.874 niskopiennych, a 5,000 młodzieży; b) lasy gminne i instytutowe 2.009,610 hekt. = 7.837.500 morgów; c) lasy prywatne 5.612.000 hekt. = 23.048.980 morgów, Przychód brutto z morga wynosi 24 stopy kubiczne wartości $2\frac{2}{3}$ talara, czysty dochód daje z tego 75%, który zamieniony na rentę 4 procentową, reprezentuje kapitał około 220 milionów talarów,

Korzyści z drenowania. W roku 1860 w Alzacyi niedaleko Oberwald, pewien agronom zakupił pustkę, mającą powierzchni 872 morgi i zapłacił za morg po 17 franków. Było to od niepamiętnych czasów zapuszczone mchem bagnisko, na którém nie można było nawet bydła pasać. Nabywca w latach 1862 i 1863 wydrenował całą przestrzeń, która po osuszeniu, z wystawionomi budynkami i inwentarzem wypadła mu na 59.000 fr.. W zeszłym roku sprzedał ją za 500.000 fr..

Użyteczne zwierzęta. Towarzystwo opieki zwierząt w Berlinie, uznając pożyteczność ptaków śpiewających, w wielu miejscach poza miastem rozkazało sypać im żywność podczas tegorocznych mrozów i śniegów, a jeden z członków ofiarował na ten cel 15 centnarów ziarna rozmaitego.

Sikawki parowe. Pismo poświęcone sprawom pożarowym, a wychodzące w Monachium, utrzymuje, że sikawki parowe nawet w wielkich miastach nie są tak korzystne, jak to się zdawało, i ażeby je uczynić praktycznemi, potrzeba koniecznie zaprowadzić zmiany w ich konstrukcyi. Zdanie to jednak zarówno pod względem technicznym jak i gospodarskim jest fałszywe; sikawki parowe budowane w Anglii i Ameryce nie pozostawiają nic do życzenia. Zarzut, że są jeszcze za drogie, jest również nie prawdziwy, gdyż nie raz przy pożarach okazało się, że posługi oddane przez sikawki parowe, zapłaciły stokrotnie koszt ich nabycia. Naczelnicy straży ogniowych, najbardziéj nawet uprzedzeni, jak berlińscy, przekonali się jednak, że sikawki parowe są narzędziem bardzo pożyteczném, a spodziewać się należy, że wszystkie większe i mniejsze miasta posiadające obfitość wody, zostaną wkrótce zaopatrzone w sikawki parowe.

Zużycie piwa. Według dokładnych obliczeń, wypijają piwa w Bawaryi na głowę kwart 128, w Anglii $118\frac{1}{2}$ kwart, w Prusach 112 kw., w Belgii 80 kwart, w Wirtembergu 94, w Austryi $25\frac{1}{2}$ kw., we Francyi 21 kwart, w Szwajcaryi 19 kw.. Ludność Anglii wydała w 1859 r, 1000 milionów fr.. Podatek od piwa w Anglii wynosi 133 mil. fr., w Austryi 40 mil. fr., w Bawaryi 18 m. fr., we Francyi 16 m. fr., w Belgii 14 m. fr., w Prusach $6\frac{1}{1}$ m. franków.

Słupy żelazne telegraficzne. Słupy drewniane, (chociażby nawet napawane solami) rychło ulegają gniciu, a mianowicie też część ich zakopana w ziemi; nadto częsta zmiana słupów nie tylko pociąga za sobą znaczne koszty, ale nadto przerwanie komunikacyi. Z tych powodów wiele dyrekcyj kolei żelaznych, w miejsce drewnianych słupów zaprowadza żelazne, a chociaż te znacznie są droższe, jednakże za to trwać będą bez porównania dłużéj, a przy dokładném odosobnieniu nie ma obawy, aby wywierały wpływ szkodliwy na pręd elektryczny. W Szwajcaryi na kolei bazylejskiéj słupy żelazne zaprowadzono na przestrzeni 90 mil. W Prusach są one na kolei berlińsko-poczdamskiéj; najdłuższa jednak linia kolei zaopatrzona słupami żelaznemi znajduje się w Indyach Wschodnich, bo rozciąga się na przestrzeni 345 mil. Najpraktyczniejsze są słupy dęte, z lanego żelaza, wypełnione wewnątrz cementem, które w skutku téj konstrukcyi mogą posiadać większą średnicę, a zatém opierać się lepiej sile wiatru.

Zmowa czeladzi w Nowym Jorku. Czeladź szewska w Nowym Jorku zebrawszy poprzednio kapitał 200.000

dolarów, porzuciła warsztaty, domagając się znacznego podwyższenia płacy; ale nigdy jeszcze zmowa robotników nie została tak ciężko ukaraną. Właściciele warsztatów wiedząc że ma nastąpić, zawczasu zamówili robotników chińskich z Kalifornii, których tysiące w krótkim czasie, zanim jeszcze owe dwakroćstotysięcy dolarów wydano, przywiozła koléj oceanu Spokojnego. Chińczyk jest robotnikiem cichym, pracowitym, wytrwałym i potulnym. Majstrowie zyskali w nich daleko lepszą czeladź, a sprawcy zmowy nietylko nie dopięli zamierzonego celu, ale i ogromną sumę nadaremnie wydali i pozbawieni zostali roboty.

Latarnia czarnoksięska. Obecnie w Stanach Zjednoczonych zastosowano użycie latarni magicznéj do wykładów popularnych. Rysunki machin i rozmaitych przyrządów technicznych, jako też drobniuchne okazy z trzech królestw przyrody, przeniesione na tabliczki przezroczystéj gelatiny, wstawiają się do latarni czarnoksięzkiéj i oświetlone światłem Drummonda przedstawiają się na rozpiętém płótnie słuchaczom. Obrazki tego rodzaju daleko dokładniéj rzecz przedstawiają aniżeli dotychczas używano tablice rysunkowe robiono podług wielkiéj skali.

Machina szewska. W Ameryce rozpowszechniają się niezmiernie użycie machin do robienia butów. Wycina ona podeszwę, ściska ją w walcach stalowych, przykrawa do naznaczonéj miary, przyrządza i zeszywa przyszwy, a nakoniec łączy je z podeszwą za pomocą sztyftów drewnianych, żelaznych lub wreszcie szrub. Machina także przykrawa obcasy, przymocowywa je do obuwia i następnie poleruje. Robota wypada taniéj i dokładniejsza niż ręczna.

Kit chiński. Chińczycy używają kitu mającego własność robienia naczyń nieprzemakalnemi i trwałemi. Dr. Scherzer bawiący przez dłuższy czas w Pekinie, oglądał tam skrzynie drewniane, które odbyły przez Syberyę podróż do Petersburga i ztamtąd powróciły całkiem nieuszkodzone. W koszach nawet uplecionych z łoziny, powleczonych zewnątrz i wewnątrz tym kitem, można przewozić oléj; dyktura nim zaprawna otrzymuje pozór i trwałość drzewa. Budynki drewniane, mianowicie też rządowe, bywają w Chinach powlekane kitem, a chociaż powierzchowność ich szpeci ta powłoka, zyskują za to na trwałości. Kit sporządza się następującym sposobem: Bierze się trzy części ubitéj krwi i dodaje się do niéj 4 części wapna palonego, świeżo rozsypanego w proch, oraz nieco hałunu. Tak otrzymuje się masa rzadkawa, którą natychmiast można wziąść do użytku. Przedmioty, które mają być zabezpieczonemi od przemakania, pociągają się dwa, a najwyżéj trzy razy kitem. Środek ten dotąd nie jest znany w Europie, a jednak zasługuje na rozpowszechnienie, gdyż jest najtańszym i najlepszym sposobem nadania drzewu nieprzemakalności i trwałości.

Cena mięsa zajęczego. Podług obliczeń zamieszczonych w pismie rolniczém wychodzącém w Hessyi, wypada funt mięsa zajęczego na 24 sgr.

Machiny powietrzne. Wiadomo, że przy przebijaniu tunelu ceniskiego posługiwano się głównie machinami poruszanemi ściśnionem powietrzem. Jeden z przedsiębiorców budowy machin w Ameryce, zakupił posiadłość pod Nowym Jorkiem, w któréj zamyśla urządzić olbrzymi przyrząd do ściskania powietrza. Z zakładu rozprowadzone będą rury żelazne na wzór rur gazowych, a za ich pomocą będzie rozsyłane powietrze ściśnione do rozmaitych fabryk dla poruszania machin. Jeżeli koszta urządzenia nie będą zbyt wielkie, motor ten nowy zastąpi parę i będzie od niéj tańszy.

Kunszty i rękodzieła pośród zwierząt. Pszczoły są najwyborniejszemi geometrami, budują bowiem komórki w ulach podług najściślejszych rozmiarów, z największą oszczędnością materyału i miejsca. Mrówkolew również poszczycić się może znajomością praktycznego miernictwa, gdyż wykopuje swoją lejkowatą pułapkę na mrówki, według wszelkich wymagań mierniczych. Kret jest meteorologiem; srokosz i wrona, arytmetykami. Drętwa i węgorz elektryczny, fizykami. Sepia, żeglarzem. Ptaki śpiewające, to wirtuozy. Bóbr architektem, cieślą i traczem; ścina drzewa, a ponieważ buduje tamy, przeto i wodne budownictwo nie jest mu obcém. Świerszcz, to inżynier cywilny, nietylko buduje mieszkania, ale wznosi nadto wodociągi, a za pomocą drenów osusza swe mieszkania. Wchodnio indyjskie mrówki są ogrodnikami, gdyż hodują grzyby dla wyżywienia swego potomstwa. Trzmiele fabrykują papiér. Jedwabniki wyrabiają jedwab. Pająk jest przewyborną prządką. Ptak krawiec, zszywa liście. Wiewiórka jest przewoźnikiem, umiejącym przebywać rzeczki na kawałku kory, używając przytém kity swéj zamiast żagla. Psy, wilki, lisy, szakale, to zawołani myśliwcy. Małpa, linoskok; mrówki, to republika, do jakiéj Stany południowe amerykańskie zawsze wzdychać będą, bo w niéj są niewolnicy, którzy wiecznie pracować będą na swoich panów, a abolicyoniści niewoli tu nigdy nie zniosą.

Doniesienia rolnicze, przemysłowe i handlowe.

Kraków 24 lutego.

Opłakany stan dróg, zwłaszcza też prowadzących do komory Barana, sprawia głównie stagnacyę w handlu zbożowym; niktby prawie nie uwierzył, iż z téj przyczyny przywieziono tam na targ zaledwie 50 korcy zboża, które krakowscy kupcy rozchwytali. Nielepiéj działo się na Kleparzu i tutaj dowóz był nadzwyczajnie mały, bo zboża niepodobna było dowieść. Handel zagraniczny przynajmniéj dotąd nie rokuje świetnych nadziei. Ceny zboża zwłaszcza też pszenicy spadły w Prusach, Węgrzech i Wiedniu, a koleje żelazne austryackie, mianowicie najbliżéj nas obchodząca koléj północna, wcale zboża przyjmować nie chcą. Magazyny przepełnione nie mogą pomieścić więcéj ziarna, a obawa wysyłania do Prus wagonów, jako też i brak ich, jest przyczyną wielkiéj stagnacyi w handlu zbożowym. Ministerstwo handlu napróżno wzywało koléj północną do powiększenia taborów; tłumaczyła się ona że posiada ich dostateczną ilość, bo w przecięciu 104 wagony na milę bieżącą. Pomimo to niedostatek wagonów przygniata handel zbożowy i spodziewać się należy, iż ministerstwo handlu nie zadowolni się tą odpowiedzią i zdoła zniewolić zarządy kolei żelaznych do ustępstw na korzyść ciężko pokrzywdzonéj ludności.

Wczoraj na Kleparzu płacono pszenicę złr. 10 do 11·30; żyto złr. 6·70 do 7·10; jęczmień złr. 5·50 do 6; owies złr. 3·80 do 4·10; koniczynę białą złr. 60—70: czerwoną złr. 50—60.

Wrocław d. 23 lutego.

Usposobienie dobre.

Pszenica za 85 f. cł. 77—86—90— sgr.. *Żyto* za 84 f. cł. 56—60—64 sgr.. *Jęczmień* za 74 f. cł. 47—52—54— sgr.. *Owies* za 50 f. cł. 30—32—34 sgr.. *Kukurudza* za centn. — — — tal. *Koniczyna* czerwona za 100 fun. cł. — — — — — tal., biała za 100 fun. cł. — — — — — tal.. *Rzepak* za 2000 f. cł. — tal. *Lnica* za 150 fun. cł. — — — sgr. *Groch* za 90 funt. —— sgr.. *Oléi rzepakowy* za centn. 14— tal. *Okowita* za 100 kwart prusk. Tral. 80% $14^{11}/_{12}$ tal..

Szczecin 23 lutego.

Usposobienie stałe.

Pszenica za 2000 funt. —68— —75——79— tal. *Żyto* za 2000 fn. 51—55½ tal. *Jęczmień* za 2000 funt. 44 — 49 — tal.. *Owies* za 2000 funt. 47—48— tal.. *Groch* za 2000 fun. — —— tal.. *Olej rzepakowy* za 200 f. cł. 28½ tal. *Okowita* za 100 litrów à 100% 151 tal..

Kursa papierów i pieniędzy od dnia 18 do 24 Lutego 1871 r.

Wartość nominalna	aso cz	Kupony płatne w	z potrąceniem na podatek	Stopa procentowa		18	20	21	22	23	24	od	Procent ubiegły do d. 25
						Lutego.							
					Wiedeń.								
					Pożyczki Państwa.								
—	—	Maj Listop.	16%	5%	Renta papierowa za 100 . .	58.90	58.95	59.10	59.—	59.—	59.15	w. a. 5000	66.50
—	—	Stycz. Lipiec	16%	5	„ srebrna „ „ . .	68.10	68.15	68.20	68.10	68.10	68.20	„ 5000	31.50
w. a. 500	—	Maj Listop.	20%	5	Losy z r. 1860 „ „ . .	94.80	94.80	94.70	94.60	94.50	94.70	„ 5000	63.33
„ 100	—	„ „	20%	5	„ z r. 1860 „ „ . .	107.25	108.50	108.75	108.25	108.—	109.—	„ 5000	„
„ 100	—	—	—	—	„ z r. 1864 „ „ . .	123.25	123.50	123.20	123.25	123.20	123.40	—	—
					Pożyczki publiczne.								
—	—	Maj Listop.	10%	5%	Oblig. Indemn. Galic. za 100	73.80	74.25	74.25	74.75	74.75	74.—	w. a. 5000	74.81
w.a. 120 sr.	—	Stycz. Lipiec	—	5	„ Poż. kol. węgiersk. „	105.60	105.60	105.60	105.60	105.60	105.60	„ 3000	22.50
					Listy zastawne.								
—	—	Czerw. Grud.	—	4%	Galic. zakł. kred. ziems. za 100	72.—	72.—	72.—	72.—	72.—	72.—	w. a. 5000	30.56
—	—	„ „	—	5	„ „ „ „ „ „	80.—	80.—	80.—	80.—	80.—	79.75	„ 5000	38.20
—	—	Stycz. Lipiec	—	6	„ „ „ włość. „ „	87.—	87.—	87.—	87.—	87.—	87.—	„ 5000	45.—
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	„ Banku hipoteczn. „ „	88.—	88.—	88.—	88.—	88.—	88.—	„ 5000	145.—
					Akcye Banków.								
w.a. 200 sr.	100	Styczeń	—	5%	Anglo - austryack. za sztukę	216.50	216.50	217.20	217.—	214.40	217.25	25 sztuk	18.75
200 „	80	„	—	5	„ węgiersk. „ „	84.—	84.25	84.75	84.—	83.75	84.50	25 „	15.—
„ 200 —	80	Stycz. Lipiec	—	5	Centralnego „ „	60.—	60.—	60.75	60.50	59.50	—.	25 „	115.—
„ 200 —	200	Styczeń	—	6	Dla obrotu ogólnego „	170.50	170.50	170.—	170.—	170.50	170.50	25 „	37.50
„ 200 sr.	80	Stycz. Lipiec	—	5	Franko-austryack. „	102.50	102.25	101.80	101.90	101.40	102.—	25 „	15.—
„ 200 —	80	„ „	—	5	Galic. dla handl. i przem. „	—	—	—.	—	—.	—	25 „	„
„ 200 —	100	—	—		„ krajowego „	—	—	—.	—	—	—	—	—
„ 200 —	100	Stycz. Lipiec	—	5	„ hipoteczn. „	—.	116.—	116.—	116.—	116.—	—.	25 „	18.75
„ 200 —	120	Styczeń	—	5	Handl oweg o „	91.25	90.—	90.—	90.50	91.—	91.75	25 „	172.50
„ 600 —	600	Stycz. Lipiec	—	5	Narodowego „	721.—	722.—	724.—	723.—	720.—	723.—	5 „	22.50
„ 160 —	160	Styczeń	—	5	Zakł. kred. dla handl. i przem.	251.80	251.70	252.50	252.20	251.50	253.10	25 „	30.—
„ 200 —	80	„ „	—	5	„ „ węgiersk. ogóln.	84.25	84.75	84.50	85.25	84.75	85.50	25 „	15.—
„ 200 —	80	„ „	—	5	Związkowego austryackiego	104.25	103.25	103 —	103.—	102.25	103.75	25 „	„
					Akcye kolei.								
M. K. 200	200	Stycz. Lipiec	—	5%	Kolei Ces. Elżbiety za sztukę	219.25	219.—	219.—	218.50	218.25	219.50	25 sztuk	39.38
„ „ 1000	1000	„ „	—	5	„ „ Ferdyn. półn. „	2115—	2122—	2122—	2120—	2117—	2125—	5 „	„
w.a. 200 sr.	200	„ „	—	5	„ „ Franc. Józefa „	190.25	190.50	190.75	190.50	190.50	190.75	25 „	37.50
M. K. 200	200	„ „	—	5	„ Galic. Kar. Ludw. „	246.90	248.25	249.—	247.75	246.90	248.20	25 „	39.38
w.a. 200 sr.	100	„ „	—	6	„ Koszycko-Bogumin. „	92.50	93.—	93.—	92.75	92.—	91.50	25 „	22.50
„ 200 „	200	Maj Listop.	—	7	„ Lwow. Czerniow. Jassy	191.—	191.—	191.—	190.75	190.—	188.50	25 „	110.83
„ 200 „	200	„ „	—	5	„ Południow. (Lombardy)	179.70	179.60	180 80	180.70	179.90	181.10	25 „	79.17
M. K. 200	200	Stycz. Lipiec	—	5	„ Rządowéj za sztukę .	376.—	375.50	378.—	377.—	376.—	378.50	10 „	15.—
					Obligacye Pierwszeństwa.								
w.a. 300 sr.	300	Kwiec. Paźd.	10%	5%	Kolei Ces. Elżb. z 1862 za szt.	92.50	92.50	92.25	92.25	92.25	92.25	w. a. 5000	90.—
„ 200 —	200	„ „	—	5	„ Franc. Józefa „ „	94.—	94.—	94.—	94.—	94.—	94.—	„ 5000	100.—
„ 300 —	300	Stycz. Lipiec	—	5	„ Galic. Kar. Ludw. „ „	102.50	102.50	102.50	102.75	103.—	103.—	„ 5000	37.50
„ 200 —	200	Styczeń	—	5	„ Koszycko-Bogum. „ „	86.50	86.50	86.50	86.75	86.75	86.50	„ 5000	„
„ 300 sr.	300	Maj Listop.	10%	5	„ Lw. Cz. Jas. I. Em. 1865	80.—	80.—	80.—	79.50	80.—	80.—	„ 5000	71.25
„ 300 „	300	„ „	—	5	„ „ „ „ II. „ 1867	91.50	91.50	91.50	91.50	91.50	91.25	„ 5000	79.17
„ 300 „	300	„ „	—	5	„ „ „ „ III. „ 1868	86.50	86.50	86.50	86.50	86.25	85.75	„ 5000	„
Frs. 500	500	Marz. Wrześ.	—	3	„ Rządowéj za sztukę .	135.—	135.—	135.—	135.—	135.—	135.—	„ 5000	72.50
„ 500	500	„ „	—	3	„ „ Em. 1867. .	132.50	132.50	132.50	132.50	132.50	132.50	„ 5000	„
					Kraków.								
Rs. 100	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy likwidacyjne za 100	74.—	74.25	74.25	74.25	74.10	74.20	z wart.	kup.
„ 100	—	Stycz. Lipiec	—	4	Listy zastaw. polsk. „	90.—	90.25	90.—	90.—	90.10	90.25	„	„
w.a. 200 sr.	80	„ „	—	5	Akcye Bank. Gal. d. h. i p. za sz.	74.75	74.75	75.—	75.—	75.—	74.75	25 sztuk	15.—
„ 200 „	100	„ „	—	5	„ „ „ hipot. „ „	114.50	115.50	115.75	115.—	115.50	116.50	25 „	18.75
—	—	—	—	—	Ruble rosyjskie za 100	162.—	162.—	161.75	161.50	161.25	161.25	—	—
—	—	—	—	—	Talary pruskie „ „	183.—	183.—	182.75	182.75	182.75	182.75	—	—
—	—	—	—	—	Srebro austryackie „ „	121.—	121.—	121.—	121.—	121.—	121.—	—	—
—	—	—	—	—	Dukat ważny za sztukę	5.75	5.75	5.76	5.75	5.75	5.75	—	—
—	—	—	—	—	Napoleond'or „ „	9.80	9.82	9.81	9.80	9.80	9.82	—	—
—	—	—	—	—	Półimperyał ros. „ „	10.—	10.—	10.—	10.—	10.—	10.—	—	—
—	—	Maj Listop.	10%	5%	Oblig. Indemn. Galic. za 100	74.25	74.75	75.25	75.75	75.75	75.75	z wart.	kup.
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	Listy Gal. Bank. hipot. „ „	87.—	86.75	86.75	86.75	86.50	86.50	w. a. 5000	145.—
—	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy zastawn. Galic. za 100	72.—	72.—	72.—	72.—	72.—	72.10	„ 5000	30.56
—	—	„ „	—	5%	„ „ „ „ „	80.25	80.25	80.25	80.25	80.25	80.25	„ 5000	38.20
					Lwów.								
w.a. 200 sr.	80	Stycz. Lipiec	—	5%	Akcye Bank. Gal. d. h. i p. za sz.	74.75	74.75	74.75	75.—	75.—		25 sztuk	15.—
„ 200 „	80	„ „	—	5	„ „ „ hipot. „ „	117.—	117.—	118.—	118.—	117.—		25 „	18.75
—	—	Czerw. Grud.	—	4	Listy zast. Tow. kredyt. za 100	72.20	72.20	72.40	72.40	72.40		w. a. 5000	30.56
—	—	„ „	—	5	„ „ „ „ „ „	80.25	80.25	80.25	80.25	80.25		„ 5000	38.20
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	„ „ Bank. hipot. „ „	88.—	88.—	88.—	88.—	88.—		„ 5000	145.—
					Warszawa.								
Rs. 100	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy likwidacyjne za 100	73.60	73.62	73.61	73.77	73.84		Rs. 100	93 2/9
„ 100	—	„ „	—	4	„ zast. 100 rs. I. ser. „ „	90.91	90.87	90.86	90.68	90.53		„ 100	69
„ 100	—	„ „	—	4	„ „ „ „ II. „ „ „	80.74	88.70	88.69	88.60	88.67		„ 100	„
„ 100	—	„ „	—	5	„ „ nowe z 1869 „ „	88.—	88.—	88.—	88.—	88.—		„ 100	84

Sobota godz. 12 min. 45 po południu. Telegrafowane kursa Wiedeńskie.

Akcye kredytowe 253.50 Lombardy 180.70, Losy z r. 1860 94.60 Losy z roku 1864, 123.50 Akcye Franko-austr. 102.— Napoleony 9.87 Akc. kol. Kar. Ludw. 247.75, Akc. kol. Lwow. Czern. 188.50 Akc. kol. półn. wschodniej 157.50 Akcye bank. . Akc. bank. związkowego — . Akc. bank. jen. 88.— Renta w sreb. 68.20 Oblig. indemn. gal. —.— Akc. bank. wied. dla obrotu ogólnego — .— Akc. anglo-banku — .— Akc. kol. rządowéj — .— Akc. kol. siedmiogr. — Akc. kol. Rudolfa — Akc. kol. Pardubie —.— Akc. kol. półn. —. Tramway — .— Akc, banku budowy —. Akc. kol. wschod. — Akc. kol. alfeldzkiéj —. Akc, banku anglo-węgier. —.

Wydawca, nakładca i redaktor odpowiedzialny Ignacy Sołdraczyński. W Druk. Uniw pod zarządem K. Mańkowskiego.